



# La mairie de Londres: l'exception qui confirme la règle

Timothy Whitton

## ► To cite this version:

Timothy Whitton. La mairie de Londres: l'exception qui confirme la règle. Gilles LEYDIER. Les services publics britanniques, Presses Universitaires de Rennes, pp. 257-274., 2004. hal-01018159

**HAL Id: hal-01018159**  
**<https://hal.uca.fr/hal-01018159>**

Submitted on 3 Jul 2014

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

SOUS LA DIRECTION DE  
**GILLES LEYDIER**

**DIDACT**  
ANGLAIS

# Les Services publics britanniques



Who do **you trust** to run the **NHS?**



Keep public services public

Presses Universitaires de Rennes



## SOMMAIRE

### Gilles LEYDIER

INTRODUCTION – Les services publics, le modèle britannique et la « troisième voie » .....	9
--	---

## I. APPROCHES POLITIQUES

### Nicholas SOWELS

La restructuration des services publics britanniques par les gouvernements Thatcher et Major (1979-1997) : rupture historique ou réforme ambiguë ? .....	29
--	----

### Xavier GARCIA

Le <i>New Labour</i> et ses fantômes : la réforme du <i>National Health Service</i> .....	45
--	----

### Philippe MARLIÈRE

Le <i>New Labour</i> et la réforme des services publics britanniques : le cas de la <i>Public Finance Initiative</i> .....	55
---	----

### Valérie AUDA-ANDRÉ

Le parti conservateur et les services publics : l'heure du choix .....	67
--	----

## II. RÉACTIONS, ENJEUX ET PERSPECTIVES

### John EDMONDS

Le monde sens dessus dessous .....	85
------------------------------------	----

### Anne-Marie MOTARD

Les syndicats et la réforme des services publics .....	97
--	----

### Ben OFFERLE

La presse économique juge dix années de tentatives de réformes des services publics au Royaume-Uni .....	113
---	-----

### Emmanuelle AVRIL

Les militants travaillistes face à la réforme des services publics britanniques .....	129
--	-----

### Carine BERBERI

L'adhésion à l'euro et la modernisation des services publics : deux objectifs incompatibles pour la Grande-Bretagne ? .....	141
--	-----

**Christophe NOSBONNE**

Les évolutions structurelles de l'emploi public :  
les exemples allemand, anglais, français et italien ..... 155

### **III. LOGIQUES MARCHANDES, FRACTURES SOCIALES : VARIATIONS SUR UN MÊME THÈME**

**Jean-Noël EVANNO**

La privatisation de l'enseignement en Angleterre  
sous le *New Labour* : modalités, enjeux, premiers résultats ..... 179

**Jean-Philippe FONS**

Flexibilisation de l'emploi et marchandisation  
des services publics locaux. Les *supply agencies*  
et la prestation du service public d'éducation :  
un modèle de réponse anglo-saxon ? ..... 193

**Joëlle HAREL**

La privatisation des chemins de fer britanniques :  
un gouffre financier ..... 215

**John MULLEN**

*Your benefits office is closed due to industrial action* :  
Le conflit social au ministère de la sécurité sociale (1979-2003) ..... 229

**Susan TROUVÉ**

Les services publics et la famille : la quadrature du cercle ? ..... 241

### **IV. DES EXCEPTIONS À LA RÈGLE ?**

**Timothy WHITTON**

La Mairie de Londres : l'exception qui confirme la règle ..... 257

**Philippe BRILLET**

Le service hospitalier public en Irlande du Nord  
entre décentralisation et intégration ..... 275

**Edwige CAMP**

Les spécificités historiques des services publics écossais  
et les nouvelles institutions locales :  
continuité ou rupture dans les attitudes et les orientations ? ..... 289

PRÉSENTATION DES AUTEURS ..... 303

## La Mairie de Londres: l'exception qui confirme la règle

Lorsque les élections organisées le 4 mai 2000 le désignent comme le nouveau maire de Londres, Ken « Le Rouge » Livingstone déclare sans ambages à ses sympathisants « Comme je le disais avant d'être si brutalement interrompu voilà quelque quatorze années... ». Ainsi, Livingstone affiche ses intentions de renouer avec un passé politique dont ses opposants politiques de tous bords aiment à croire qu'il ne séduit plus l'électorat. En effet, l'insolence de Livingstone est un clin d'œil complice à l'époque où la mairie de Londres se hissait au premier rang des bastions du « municipalisme social » à l'anglaise.

Les élections de 2000 cristallisent également l'attention sur les vingt dernières années tumultueuses de la mairie de Londres, à commencer par l'élection de Livingstone à la tête du Grand Conseil de Londres (Greater London Council GLC) en 1981. Cinq années plus tard et après avoir profité de sa position géographique avantageuse – le bâtiment *County Hall* qui accueille le GLC se trouve en effet de l'autre côté de la Tamise par rapport au Parlement – pour narguer les gouvernements de Mme Thatcher dans le cadre de la guerre d'usure engagée, le GLC est aboli.<sup>1</sup> Ses responsabilités sont confiées à une multitude d'organismes, tantôt publics, comme les conseils municipaux, tantôt privés, comme les fameux *quasi-autonomous nongovernmental organisations* (QUANGO : organisme non gouvernemental quasi-autonome) qui, compte tenu de l'ampleur des tâches à assumer, prolifèrent.

En 1997 dans leur manifeste électoral, les Nouveaux Travailleurs sous la houlette de Tony Blair s'engagent à décentraliser le pouvoir. Une fois les élections remportées haut la main, cette promesse se traduira par un parlement pour l'Écosse et une assemblée pour le Pays de Galles. D'autre part, il est décidé de doter Londres – et si l'expérience est couronnée de succès la mesure pourra s'étendre à d'autres grandes villes – d'un maire et d'une assemblée. Avec l'arrivée du New Labour l'heure de la « *devolution* » a bel et bien sonné. Dans les trois cas, cependant, le choix des candidats officiels du Parti travailliste présente bien des similitudes et montre que si après une longue traversée du désert de dix-sept années le *New Labour* a été élu pour gouverner, il entend aussi exercer un pouvoir de contrôle sans précédent.

Ken Livingstone va se heurter assez violemment à l'engouement des dirigeants du Parti pour ce contrôle centralisé. Il est écarté *manu militari* de l'investiture du Parti travailliste car on lui préfère d'autres candidats plus en phase avec les consignes émanant du bureau du Premier Ministre. C'est donc embarqué à bord de son bus « *Ken4London* » qu'il défie, en tant que candidat indépendant, le *New Labour* dont le sort des urnes fait finalement échouer les apparatchiks. A l'époque, Livingstone et les siens auraient pu prolonger la vie du GLC s'ils s'étaient bornés à se préoccuper de problèmes liés à leurs véritables fonctions d'élus. Or, en l'absence d'une vraie opposition politique présente à l'intérieur du Parlement, le GLC d'alors s'était pris à rêver qu'il pouvait la remplacer. Au lieu de se contenter de défendre les intérêts des londoniens au premier rang desquels les services publics de qualité, le GLC a passé le plus clair de son temps à se prononcer sur des questions aux antipodes du mandat pour lequel il avait été élu. La politique du GLC se résumait à une confrontation permanente avec le gouvernement de Madame Thatcher et le but avoué était d'en provoquer la chute. Il n'est pas étonnant que cette attitude belligérante ait contribué à la volonté du gouvernement de se débarrasser de ce niveau d'administration locale.

Ayant œuvré pour que son Parti puisse enfin séduire l'électorat, Tony Blair ne pouvait supporter un retour vers le type de socialisme municipal qui avait provoqué tant de dégâts dans les rangs des travailleurs. Barrer le chemin à Livingstone n'était pas l'unique ambition de Blair pendant la campagne électorale pour la mairie de Londres : il fallait surtout que ce siège revienne à quelqu'un du sérail de manière à permettre aux nouveaux travailleurs d'imposer leur vision des choses dans la capitale. On aurait pu en effet assister à l'émergence

d'un maire investi de pouvoirs importants quoique dictés par le Parti travailliste. Or, c'est Ken « le Rouge » qui occupe cette place, celui qui n'hésite pas à défendre les intérêts des citoyens même si en tant que renégat, il ne dispose que du soutien des électeurs pour accomplir sa mission.

### **Ken « le Rouge »**

Les conservateurs se sont engagés dès 1983 à abolir le Grand Conseil de Londres estimant que ce niveau de gouvernement local était devenu superflu. Selon eux, les 32 municipalités de Londres (*boroughs*) seraient plus à même de s'acquitter efficacement des tâches dont jusqu'alors le GLC avait la responsabilité. Il s'agit là d'une étape de plus dans la croisade législative contre les municipalités qui au goût des conservateurs étaient trop dépensières et pas suffisamment « responsables » devant leur électorat. En confiant la gestion des fonds publics aux municipalités plutôt qu'à un organisme « supra-municipal », le gouvernement espère une meilleure maîtrise des dépenses ainsi qu'une meilleure responsabilisation à la fois des élus et des électeurs.<sup>2</sup> Ces conclusions sont présentées en octobre 1983 dans un Livre Blanc intitulé *Streamlining the Cities*.

Il convient de souligner l'extrême animosité qui caractérise les relations, même avant les élections municipales de 1981 et la victoire à Londres du Parti travailliste, entre Ken Livingstone et Margaret Thatcher. Livingstone symbolise tout dans le socialisme dont Madame Thatcher entend bien débarrasser le pays. En plus, il avait été élu dans des conditions qui, aux yeux de Mme Thatcher, ne pouvaient que rendre suspect tout son engagement politique. C'est en effet Andrew McIntosh, le président du GLC sortant qui, au nom du Parti travailliste, mène la bataille électorale de 1981. Mais au lendemain de la victoire du 9 mai, Livingstone est élu – où se fait élire selon l'interprétation des événements – chef de file par une majorité du groupe des élus travaillistes à la mairie. A sa grande surprise, McIntosh le maître se voit dépossédé du siège par l'apprenti.<sup>3</sup> La presse se déchaîne contre Livingstone et ses acolytes et les accuse d'avoir manipulé l'électorat. C'est en effet grâce aux voix données à la gauche modérée que la gauche dite plus dure est propulsée au pouvoir à Londres. Madame Thatcher, en voyage à l'étranger, ne tarde pas à apporter son propre commentaire et déclare que désormais l'objectif principal du GLC est « *d'imposer à cette nation une tyrannie que les peuples de l'Europe de l'Est aspirent à jeter aux orties* ». <sup>4</sup>

Dès sa prise de pouvoir à *County Hall*, Livingstone déclare ouvertement qu'il compte bien se servir de son mandat pour mener de front une campagne contre le gouvernement conservateur et confirme ainsi l'émergence au sein de la gauche de la *Militant Tendency*. Sont par conséquent occultées les vraies missions des élus au nom d'une stratégie de confrontation dont s'inspire en profondeur le « socialisme municipal » du nouveau conseil. L'image qui en ressort est la volonté de défier le gouvernement, parfois même au détriment des missions de services publics du GLC : elles sont de toute évidence aux antipodes du projet politique des thatcheriens. Ces derniers dénoncent à l'envi la propension du GLC à gaspiller l'argent public mais assistent impuissants à la prolifération du nombre d'associations bénéficiaires de subventions. Au nom de la diversité culturelle et ethnique de la ville, le GLC se délecte à choisir les associations les plus en contradiction avec le projet des conservateurs, celles qui, par ailleurs, attirent le plus les feux des médias.<sup>5</sup>

Autre source d'irritation, le GLC a la fâcheuse habitude non seulement de dénoncer les choix politiques du gouvernement Thatcher mais également de se prononcer sur des sujets qui dépassent largement son mandat électoral : l'IRA, le désarmement nucléaire, la question palestinienne, la guerre des Malouines, la grève des mineurs pour ne citer que quelques exemples. De l'aveu même de certains membres de l'assemblée, « *On passait le plus clair de notre temps à évoquer des sujets qui n'avaient strictement rien à voir avec nos*

*responsabilités d'élus.* » La presse populaire s'en mêle et traîne Livingstone dans la boue surtout lorsqu'il apporte son soutien aux grévistes de la faim irlandais et refuse de condamner leurs actes. Selon lui, il s'agit d'un mouvement politique et doit être reconnu en tant que tel. Livingstone ira jusqu'à inviter des membres de l'IRA à venir à *County Hall*, ce qui bien entendu déclenche les foudres de l'opinion publique.

Il faut dire que Livingstone était très rapidement devenu une véritable attraction pour les médias dont certains avaient des journalistes occupés à temps plein à suivre « Ken le Rouge ». Et cela d'autant plus qu'il n'hésitait pas à se prononcer sur un grand choix de sujets. Au début, si les prises de position de Livingstone augmentaient le tirage de la presse populaire, et, par là-même, permettaient aux travaillistes de la mairie de Londres de se faire connaître, on craignait qu'à force d'être une source intarissable de citations, Livingstone ne jette le discrédit non seulement sur le GLC mais également sur le Parti travailliste dans son ensemble.<sup>6</sup> A plusieurs reprises et notamment lorsque Livingstone apporte son soutien envers la cause républicaine en Irlande même après des attentats meurtriers perpétrés par l'IRA, ses amis conseillers se voient obligés de prendre un peu de distance par rapport à leur dirigeant.<sup>7</sup> Sans pour autant dénoncer les agissements de Livingstone, le groupe travailliste au GLC sait qu'il est en train de noyer tous ses efforts sous une avalanche d'articles de journaux. C'est toute la politique socialiste qui en pâtit ainsi que la vision que peuvent avoir les élus travaillistes de leurs instances dirigeantes. Alors que Livingstone évolue constamment sous les feux de la rampe, les autres conseillers du groupe, fidèles à leurs principes traditionnels, auraient sans doute préféré une approche plus collégiale. A ce propos, s'ils lui restent fidèles, c'est bien plus pour s'inscrire en faux par rapport à l'agressivité de la presse qu'en vertu d'une loyauté infaillible vouée au leader.

Mais malgré ces quelques hésitations de la part des élus travaillistes municipaux, Livingstone parvient à tenir la barre et semble même savourer toute l'attention médiatique qu'il suscite. Selon lui, le plus grand « service public » que le GLC puisse rendre aux londoniens est la lutte constante contre le gouvernement en place à Westminster. L'hostilité entre le premier ministre et lui atteint son paroxysme lorsqu'il fait dérouler d'énormes banderoles du toit de *County Hall* juste en face du Parlement sur lesquelles sont inscrits les chiffres du chômage à Londres. Lorsque le GLC se bat pour réduire le prix des billets dans les transports en commun à Londres, ou encore lorsque la campagne contre l'abolition du GLC est lancée, la façade de *County Hall* devient le support idéal pour dénoncer les choix politiques du gouvernement conservateur. C'est surtout dans cette première lutte contre l'augmentation du prix des transports – rapidement appelée *Fares Fair* – que le GLC entre dans une vraie période de confrontation directe avec le gouvernement de Madame Thatcher. Il s'agit de défendre le service public qui a le plus d'impact auprès des Londoniens et, de ce fait, engage l'avenir même du GLC.

### ***Fares Fair***

S'il est un domaine où le Maire de Londres peut fortement influencer les services publics, c'est bien celui des transports en commun à Londres. L'une des promesses électorales des travaillistes lors de la campagne de 1981, est, par le biais de la subvention octroyée par le GLC à *London Transport*, de baisser de 25% le prix des billets des transports londoniens, et Andrew McIntosh avait élaboré un budget en fonction de cet objectif.<sup>8</sup> Or, dans la perspective d'une réduction globale des dépenses publiques – ce qui, par ailleurs, correspond parfaitement à ses ambitions monétaristes – le gouvernement conservateur souhaite diminuer les subventions de l'Etat aux municipalités. Pour ce faire, le Ministre responsable de la mise en place de cette réforme, Michael Heseltine, se réserve le droit d'imposer un plafond aux impôts locaux s'ils sont jugés excessifs. Les impôts locaux doivent dorénavant répondre à des critères



normalisés, peu importe d'ailleurs les spécificités de telle ou telle municipalité. Le conseil municipal doit par conséquent être en mesure d'assurer un niveau « standard » de services publics. Celles qui ne respectent pas cette consigne seront sanctionnées et subiront l'amputation d'une partie de leur subvention de l'Etat ce qui revient à dire qu'elles disposeront d'encore moins d'argent que prévu par la normalisation des besoins.

Les travaillistes du GLC sont donc pris à la gorge et doivent soit renier leurs promesses électorales, soit confronter le gouvernement. Le climat est d'autant plus difficile pour le groupe travailliste que Livingstone continue d'occuper les titres de la presse. Les problèmes liés au financement des services publics sont obscurcis par ses déclarations sur une variété de sujets dont certains très épineux comme l'IRA, les droits des homosexuels et la famille royale. Non seulement décident-ils de maintenir la réduction promise, mais ils l'augmentent de 7% en ajoutant un supplément à l'impôt local.<sup>9</sup> C'est cette dernière décision qui incite les élus conservateurs de la municipalité de Bromley à intenter une action en justice contre le GLC. Sachant qu'il était parfaitement légal pour le GLC d'utiliser l'impôt local pour subventionner les transports en commun il leur fallait trouver une autre faille. Ils contestaient par conséquent l'augmentation brutale de l'impôt local qui en découlait en affirmant que le GLC n'agissait pas d'une manière « raisonnable », ce qui rendait illégale la réduction du prix des transports. C'est en ce sens que la décision des trois juges de la Cour d'Appel présidée par Lord Denning est rendue le 10 novembre 1982. Denning estime en effet que le surcroît fiscal occasionné par la subvention constitue une violation de la responsabilité municipale des élus du GLC envers les contribuables. A la lumière de cette conclusion, il considère que la réduction décidée par le GLC est illégale. Sa décision est confirmée quelques jours après par les juges de la Chambre des Lords.<sup>10</sup> Cela dit, l'un des Lords – Lord Diplock – considère qu'en soi, le choix du GLC de subventionner les transports londoniens est parfaitement légal. En revanche l'augmentation de 7% proposée par le GLC ne l'est pas, car elle expose la municipalité à des sanctions et remet en question la responsabilité des élus envers leurs électeurs et *a fortiori* les contribuables.

Débute alors une campagne de soutien pour la politique *Fares Fair*, campagne financée, il faut le dire, par les contribuables.<sup>11</sup> Le GLC s'expose ainsi de nouveau aux critiques les plus acerbes de l'opposition municipale et gouvernementale quant à sa manière de gérer l'argent public.<sup>12</sup> Au lieu d'abandonner ses projets, loin s'en faut, Livingstone souhaite organiser la rébellion, quitte à ce que le GLC tombe de manière flagrante – et médiatique – dans l'illégalité ; quitte aussi à ce que les élus eux-mêmes soient tenus financièrement pour responsables de cette stratégie. D'aucuns prétendent que, de ce point de vue, *Fares Fair* constitue un tournant dans la vie de Livingstone car, au risque d'une faillite personnelle – peu probable soit dit en passant -, il multiplie les efforts pour que le groupe travailliste ne vote pas le nouveau budget élaboré après la décision rendue par Denning, et dont la subvention attribuée à *London Transport* ne nécessite aucune augmentation démesurée des impôts locaux. Les détracteurs de Livingstone – et ils sont nombreux – dénoncent, en revanche, une manœuvre très politicienne. *A priori* et sous prétexte de défendre ses engagements par rapport aux services publics contenus dans le manifeste électoral des travaillistes, Livingstone est disposé à entraîner tout le GLC dans une situation de banqueroute.<sup>13</sup> Or, il est possible qu'il ait anticipé la décision du GLC, lors du vote en assemblée plénière, d'accepter le nouveau budget. Puisque c'est l'ensemble du conseil municipal qui opte pour la légalité plutôt que pour la confrontation, la gauche plus dure peut toujours revendiquer sa différence, ce que Livingstone s'empresse de faire devant les médias.

La bataille des transports moins chers a été perdue mais la campagne a permis de redorer le blason du GLC et surtout des élus les plus en vue, notamment Ken Livingstone. Malgré ses prises de position radicales, il a réussi à dresser le groupe travailliste du GLC en tant que défenseur des services publics à Londres et de ce fait a suscité une certaine sympathie de la



part des Londoniens. Par ailleurs, le GLC finance régulièrement de nombreuses associations et a réussi, bon an mal an, à consolider son soutien populaire. Conscients de ces liens qui se tissent à Londres entre les travaillistes et l'électorat, les conservateurs voient de moins en moins de raisons de revenir sur leur décision d'abolir le GLC même si la possibilité qu'avait le gouvernement central de limiter la fiscalité locale (*ratecapping*) et le transfert de London Transport vers un *QUANGO* avait sérieusement limité les pouvoirs du GLC. Pour Margaret Thatcher et les siens, *Fares Fair* n'a été qu'une démonstration de plus des effets néfastes du socialisme municipal.

En même temps, forts de leurs expériences de la campagne pour défendre les transports à bas prix, et même si la guerre est perdue d'avance, les élus travaillistes de la mairie de Londres se préparent à mobiliser toutes leurs forces pour conserver « leur » GLC. En face, la volonté d'en finir avec le GLC est palpable et toute la haine des conservateurs est exprimée par Norman Tebbit, Secrétaire d'État au Commerce et à l'Industrie, le 14 mars 1984 lors d'un discours prononcé à Caxton Hall :

*« Le Parti travailliste est le Parti de la division. Sous sa forme actuelle il constitue une menace envers nos valeurs et institutions démocratiques sur lesquelles est fondée notre système parlementaire. Le Grand Conseil de Londres est un cas typique de cette version nouvelle et moderne du socialisme qui divise. Elle doit être vaincue. Nous allons par conséquent abolir le GLC ».*<sup>14/15</sup>

### **L'abolition du GLC : *Say No to No Say*<sup>16</sup>**

Sachant qu'il ne leur reste que 18 mois avant la fin du GLC, les élus travaillistes se jettent corps et âme dans la campagne menée contre le projet d'abolition et baptisée rapidement *Say No to No Say* qui occupe bientôt à son tour la façade de *County Hall*<sup>17</sup>. Fort de sa popularité depuis *Fares Fair*, le GLC concentre ses efforts sur son image auprès du public et s'efforce de lui rappeler tous les services qui sont pour l'instant sous sa responsabilité. Pour affaiblir encore plus le GLC le gouvernement lui enlève rapidement la responsabilité de *London Transport* et confie la gestion de tous les transports londoniens à un organisme intitulé *London Regional Transport*. En dépit de la perte de cette clé de voûte de la campagne, on voit le logo du GLC partout, sur les poubelles, les feux tricolores, les locaux des sapeurs pompiers, leurs véhicules... Livingstone est en permanence disponible pour les médias : de l'homme le plus odieux de la Grande-Bretagne il devient rapidement la coqueluche des Londoniens.<sup>18</sup> Le message du GLC est simple et en même temps qu'il rappelle au Londoniens les divers services dont il assume la responsabilité, il leur montre que le gouvernement central est en train de les priver du droit de décider eux-mêmes de l'avenir de leur ville, la seule capitale européenne qui risque de se retrouver dépourvue d'un organisme de débat démocratiquement élu. Par delà le GLC, c'est la démocratie locale qui est menacée. C'est essentiellement par ce biais que le GLC trouve le moyen de sensibiliser l'électorat aux dangers liés à l'abolition de la mairie de Londres.

Alors que la campagne *Say No to No Say* bat son plein le gouvernement de Margaret Thatcher se voit confronté à un problème majeur, la durée du mandat du Conseil élu en 1981. La fin du GLC est prévue pour le 1<sup>er</sup> avril 1986, or, le mandat du Conseil arrive à son terme en 1985. Doit-on prolonger ce mandat ou bien remplacer les élus par des administrateurs forcément non élus, jusqu'à ce que les municipalités prennent le relais ? La plupart des débats dans la Chambre Basse tout comme dans la Chambre Haute du Parlement tournent autour de cette ambiguïté bien plus que sur l'abolition même du GLC même si certains irréductibles comme Tony Benn ou Tony Banks, députés et président de l'assemblée municipale pour ce qui concerne ce dernier, ne veulent la considérer comme un fait accompli et déplorent la

disparition d'un organisme capable de gérer les services publics pour l'ensemble de la ville. Avant tout, on souligne l'impact désastreux que ce vide aura sur les affaires culturelles qui, par définition et pour être efficaces requièrent une gestion dépassant les frontières de chaque municipalité.

Après de nombreuses navettes entre les deux Chambres avec notamment une défaite cinglante dans la Chambre Haute, le gouvernement décide de modifier la législation initiale et de prolonger le mandat des élus d'une année.<sup>19</sup> Autrement dit, des membres de l'assemblée élus pour un mandat de cinq ans allaient pouvoir exercer pendant six ans non pas grâce à une élection mais à une loi votée par le Parlement. Il est facile d'imaginer le tollé général provoqué par cette décision, certains députés du gouvernement – y compris Edward Heath, premier ministre conservateur entre 1970 et 1974 qui s'oppose avec la plus grande virulence à cette législation même si ses critiques portent bien plus sur la méthode employée plutôt que sur les objectifs visés – allant jusqu'à soutenir les travaillistes pour proposer des amendements.<sup>20</sup> Mais même cette opposition ne suffit pas et après quelques escarmouches dans les deux Chambres, la loi sur l'abolition des conseils métropolitains, dont le GLC, est votée le 15 juillet 1985. Il ne reste plus que huit mois au GLC pour créer les conditions politiques et financières – par le biais notamment de contrats signés avec certaines municipalités travaillistes – pour mener à terme certains de ses projets. Malgré la limite de £100.000 fixée par le gouvernement central au-delà de laquelle une autorisation ministérielle est obligatoire pour engager des dépenses, jusqu'au dernier moment les élus tentent d'écouler les fonds du GLC dans divers projets.

L'obstination politique des conservateurs a fini par payer mais, à première vue, l'abolition qui intervient le 1<sup>er</sup> avril 1986 est le fruit d'un choix purement idéologique. Le fait que le gouvernement soit obligé de créer le *London Residuary Board* en dit long sur cette abolition : il restait un petit sac de nœuds – et notamment la gestion du patrimoine immobilier du GLC – qu'un QUANGO de plus allait devoir démêler. Sous prétexte de réaliser des économies de fonctionnement substantielles – jamais démontrées d'ailleurs<sup>21</sup> – il est indéniable que la disparition du GLC et des autres conseils métropolitains porte un coup énorme au pouvoir travailliste local. Par ailleurs tous les conseils concernés sont dominés par les travaillistes depuis les élections de 1981. Mais cette abolition participe aussi à la future privatisation des services publics organisés et proposés par les différentes municipalités. Il serait en effet difficile d'imaginer la compatibilité entre des municipalités qui doivent répondre de tous leurs actes et surtout de leurs décisions touchant aux affaires financières et une sorte de supra municipalité doté d'objectifs et d'un mandat bien différents. Pourtant, c'est sous cette forme que la mairie de Londres va renaître de ses cendres quelques années plus tard.

### ***New Labour***

Après avril 1986 Londres bénéficie d'une manne généreuse de la part du gouvernement central. Ce dernier veut montrer aux contribuables londoniens que d'une part le GLC n'était qu'un gouffre financier et que d'autre part les municipalités appuyées par le pouvoir central peuvent très bien défendre les intérêts de la capitale : à ses yeux, l'abolition du GLC restait tout à fait légitime. Malgré les craintes des conservateurs, la transition se passe relativement bien d'autant que pour préserver des emplois et certains de leurs projets, les élus ne font pas obstruction à la passation des pouvoirs entre le GLC et les divers QUANGOs et autres organismes censés prendre le relais. Mais au fil du temps l'absence d'un pouvoir central se fait sentir pas tant – comme le craignaient certains – en ce qui concerne la réputation de la capitale sur la scène internationale qu'au niveau du cœur même de la ville. Le public londonien a de plus en plus l'impression que les services publics de la ville manquent d'une coordination globale et dès 1992, le Parti travailliste et les Libéraux Démocrates s'engagent à

instaurer une nouvelle administration centrale pour gérer le patrimoine immobilier de la ville, la police, les sapeurs pompiers et les transports en commun. Tous s'accordent à dire pourtant qu'il n'est pas question de revenir à l'ancien dédale bureaucratique du GLC. Mais les conservateurs qui reviennent au pouvoir pour la quatrième fois consécutive en 1992 se contentent de confier le dossier de la capitale au ministre de l'environnement qui devient de fait aussi « ministre de Londres ». Un ministre des transports pour Londres est également nommé.

En 1994 les travaillistes publient un papier intitulé *Working Together for London* dans lequel ils critiquent l'absence d'une administration capable de gérer les intérêts de toute la ville. C'est la première fois que le Parti appelle de ses vœux la mise en place de la *Greater London Authority* (GLA) doté de pouvoirs qui lui permettent de choisir des stratégies pour la capitale au-delà des frontières des différentes municipalités. Deux années plus tard, avant les élections qui propulsent les travaillistes au pouvoir pour la première fois depuis 1979, leur document consultatif, *A Voice for London*, est publié. Les travaillistes préconisent une fois de plus la mise en place d'une nouvelle autorité à Londres mais restent vagues quant aux services publics dont ce nouveau organisme aura la responsabilité. Il semblerait que la prudence soit de mise car le spectre de la confrontation entre le GLC et le pouvoir de Westminster, même si à l'époque il s'agissait de deux camps politiques diamétralement opposés, n'est jamais très loin.

Or, quatorze années après l'abolition du GLC, le paysage politique a radicalement changé et il n'est plus question d'accorder la moindre place dans le projet politique des travaillistes au socialisme municipal qui fut le fleuron de la *Loony left*<sup>22</sup> des années 80. Pour pouvoir gouverner, le *New Labour* a besoin de montrer qu'il s'est définitivement débarrassé des divisions internes qui ont dévasté le parti et largement contribué à sa traversée du désert entre 1979 et 1997. Le *New Labour* promet de « décentraliser le pouvoir » et, conformément aux désirs de Tony Blair qui avait déclaré en avril 1996 que « Londres était handicapé par le fait de ne pas disposer de sa propre représentation », publie en mars 1998 un Livre Blanc : *A Mayor and Assembly for London : the Government's Proposals for Modernising the Governance of London*. En mai est organisé un référendum pour savoir si l'institution d'un maire et d'une mairie pour le Grand Londres peut séduire l'électorat londonien. Le « oui » l'emporte même si le taux d'abstention - quelque 65% - rappelle froidement que les élections locales intéressent de moins en moins l'électorat quand bien même la gestion de certains services publics, et non les moindres si on considère la question des affaires culturelles, en serait un enjeu majeur.

Commence alors la sélection des candidats « officiels » pour les différents partis et s'ouvre une nouvelle période de confrontation entre Ken Livingstone et le gouvernement central. Nous avons vu que, pendant les années 80, Livingstone s'était servi de son mandat de président du GLC pour mener de front une lutte politique contre le gouvernement en place. De ce point de vue, la défense des services publics était devenue, pour le GLC, un moyen de défendre la politique travailliste bien plus qu'une fin en soi. En dépit du fait que cette fois-ci ce n'est pas l'adversaire politique qui a une majorité au parlement - bien au contraire la majorité du *New Labour* est écrasante - Livingstone reste fidèle à sa réputation de travailliste franc-tireur. Si au début il déclare publiquement ne pas être intéressé par le poste de maire de Londres, surtout compte tenu du fait que les pouvoirs seraient confiés à une seule personne<sup>23</sup>, les sondages montrent que les Londoniens souhaiteraient qu'il soit candidat.<sup>24</sup> Fort de ce soutien, Livingstone change d'avis car il considère que, malgré ses réticences initiales, il peut représenter une alternative dans la capitale à la domination qu'exerce le premier ministre sur le Parti travailliste. Il en résulte une lutte au sein du parti pour l'écarter de la sélection – et surtout de la possibilité de disposer d'un budget de 3,3 milliards de livres -, lutte qui relègue rapidement au deuxième plan les projets des candidats pour Londres.

Dans un premier temps, le New Labour demande à Nick Raynsford, le Ministre pour Londres d'être son candidat puis le remplace assez rapidement par Frank Dobson.<sup>25</sup> Livingstone insiste et souhaite être le candidat officiel mais n'a le soutien ni de Tony Blair ni de Gordon Brown. Livingstone et Brown se vouent une haine ostensible, sans doute pour des raisons personnelles, mais aussi parce que Brown prêche la parole du ministère des finances alors que les ambitions de Livingstone s'accommodent mal de cette orthodoxie budgétaire. Par ailleurs, lors des entretiens avec le comité de sélection, on demande à Livingstone de soutenir le manifeste du Parti par rapport à Londres (*A Mayor and Assembly for London : the Government's Proposals for Modernising the Governance of London*) dans lequel John Prescott insiste sur la nécessité, pour rénover le métro de Londres, de mettre en place des partenariats public/privé. Livingstone rétorque que le *New Labour* n'a qu'à respecter ses promesses électorales et cite le manifeste : « le Parti travailliste compte instaurer des partenariats public/privé non seulement pour améliorer le métro de Londres mais également pour honorer son engagement envers tout ce qui concerne l'intérêt du public et garantir le meilleur rapport qualité/prix aux contribuables et aux usagers ». <sup>26</sup> Livingstone marque ainsi sa différence par rapport au parti<sup>27</sup> et montre que sur la question de ce service public la compromission par rapport à ses convictions n'est pas acceptable. Il sait qu'il met en péril son éventuelle sélection pour mener la campagne pour la mairie de Londres et d'autre part risque l'exclusion tout court du parti. Mais au lieu de trancher par le biais d'une élection auprès des membres du parti de Londres, le *New Labour* constitue un collège électoral composé de députés, d'eurodéputés, et de candidats à des sièges dans la nouvelle assemblée. Il dispose également des votes « bloqués » des syndicats.<sup>28</sup> Dobson est déclaré victorieux, Livingstone n'accepte pas ce résultat truqué, se porte candidat indépendant et, comme prévu, est exclu du Parti pour cinq ans.

Commence alors une campagne de dénigrement où les manifestes cèdent définitivement la place aux petites phrases assassines qui rappellent l'époque où Livingstone avait été pris entre tous les feux des médias pour ses déclarations sur l'IRA. Le 4 mai 2000 Livingstone arrive en tête du premier tour des élections mais obtient moins de 50% des voix.<sup>29</sup> Steve Norris, le candidat conservateur, arrive en deuxième position. On comptabilise donc, comme prévu, les deuxièmes choix des électeurs qui n'avaient voté ni pour Livingstone, ni pour Norris en premier choix et Livingstone est déclaré vainqueur. Le jour même, le métro dans lequel voyage le nouveau maire tombe en panne.

Il serait réconfortant de penser que la victoire de Livingstone et l'humiliation du candidat officiel du *New Labour* qui est arrivé en troisième position avec 13% des voix et juste avant le candidat du Parti libéral-démocrate avec 11,87% reflètent l'opinion concernant les services publics. Loin s'en faut. Plusieurs raisons peuvent expliquer le choix de Livingstone au premier rang desquelles le désir de faire un pied de nez à Blair et son équipe surtout lorsqu'on considère la manière dont le processus de sélection de leur candidat a été truqué. Il ne faut pas non plus sous-estimer l'envie de l'électorat de dénoncer l'arrogance de Blair et des siens et le contrôle excessif qu'ils semblent vouloir exercer sur le Parti, le fameux « *control freakery* ». <sup>30</sup> L'envie aussi d'avoir un franc-tireur à la tête de l'assemblée de Londres plutôt qu'un homme de main de Blair, quelqu'un qui saura contrebalancer un peu le pouvoir politique central et qui n'aura pas peur de s'imposer s'il l'estime nécessaire.<sup>31/32</sup>

### ***Ken4London***

Pour en revenir à la période pré-électorale, la campagne était si acrimonieuse qu'on en a oublié un peu les manifestes des différents candidats.<sup>33</sup> Dobson, parfois à son corps défendant, tant la campagne se passe mal et tant il devient la cible de toutes les mauvaises plaisanteries même au sein de son propre parti, se voit contraint et forcé de respecter les consignes du Parti

et prône en particulier le partenariat public/privé pour rénover les services publics et notamment les transports dans Londres. Livingstone en fait autant tout au long de son manifeste en reconnaissant la nécessité de mettre en place de tels partenariats là où cela s'avère nécessaire. Il admet volontiers la possibilité de faire appel au secteur privé pour assurer un service public mais dame le pion à ses adversaires en exprimant son attachement profond à ce que l'on ne cède pas aveuglément aux sirènes de la simple commercialisation de ces services. Par ailleurs, fidèle à son aversion pleinement avouée pour l'automobile, ses engagements dans le domaine des transports sont complets et détaillés. Il a son propre projet concernant la rénovation des transports et souhaite associer le public aux investissements nécessaires en passant par l'émission d'obligations. En même temps, Livingstone ne peut pas s'empêcher d'ajouter des touches très personnelles à son manifeste en dénonçant les prix du transport à Londres car selon lui, « voyager un mille coûte plus cher dans le métro que sur Concorde ». Son projet est d'introduire un tarif forfaitaire, comme à Paris, de 70 pence.

Livingstone s'est toutefois un peu assagi depuis son dernier passage à *County Hall* et il est aussi un député travailliste voué corps et âme au Parti. Il a su mettre de l'eau dans son vin et son socialisme municipal des années 80 s'est transformé au gré des mutations du Parti travailliste pour intégrer quelques éléments clés d'une sorte de municipalisme libéral. A cet effet, l'embauche de Robert Kiley pour rénover le métro de Londres répond à la fois à cette volonté de redorer le blason des services publics et d'y intégrer les aspects du privé les plus en phase avec les lois du marché. Il va de soi que le salaire de £250000 par an attribué à Kiley, celui qui a su moderniser les métros de Boston et de New York, ainsi que sa maison achetée par la GLA dans Belgravia, un quartier très chic de Londres, provoquent un tollé mais le maire Livingstone s'en défend en déclarant que les services publics méritent les compétences de spécialistes à la condition que cela porte ses fruits. Quelques temps auparavant il avait en effet traité les gestionnaires des transports à Londres de « *pire rebut du capitalisme moderne* »<sup>34</sup> considérant que leur seul intérêt était de maximaliser les profits sans avoir à tenir compte d'une quelconque obligation de résultat. Lorsque le gouvernement propose son projet de rénovation du métro qui consiste à privilégier l'action des entreprises privées au détriment du secteur public, Livingstone lui intente un procès, très médiatisé, mais le perd.

En revanche, si l'on se réfère au large soutien dont il bénéficie lors du procès, l'attachement de l'opinion à « ses » services publics ne fait aucun doute et la commercialisation des transports londoniens ressemble à la poursuite dogmatique de certains objectifs. Selon Will Hutton la rénovation du métro met en lumière deux des principes fondamentalement idéologiques du ministère du budget : *Le premier consiste à dire qu'il est impossible pour une quelconque institution du secteur public soit d'emprunter ou d'investir de l'argent en son nom propre car par définition tout ce qui est accompli par le secteur public est inutile. Deuxièmement, le secteur privé est inévitablement plus efficace que le secteur public.*<sup>35</sup> Par le truchement de Kiley, la GLA avait demandé à ce que *Transport for London*, le nouvel organisme qui s'occupe des transports londoniens, dispose de fonds propres sans avoir forcément à passer systématiquement par le gouvernement central. C'est là la clé de la stratégie de Livingstone car s'il est disposé à appliquer les méthodes du secteur privé au secteur public, méthodes, qui, par ailleurs, ont fait leur preuves sous la houlette de Kiley dans le même domaine outre-Atlantique, il n'est pas pour autant disposé à privatiser les transports. Il s'agit là bien plus qu'une stratégie pour Londres, d'un débat de fond sur le plan national concernant la compatibilité entre les secteurs privé et public.

Cautionner la commercialisation des services a des limites que Livingstone maîtrise merveilleusement bien et que le *New Labour* n'arrive pas à l'obliger à franchir. Pendant le début des années 80 le GLC - et d'une certaine manière le Parti travailliste - disposait grâce à *County Hall* d'un magnifique bastion politique d'où il pouvait narguer l'ennemi. Or en 1997, l'ennemi n'est plus en face et s'apprête même à entamer sa propre traversée du désert.

Néanmoins, tandis qu'il n'est pas question pour le gouvernement de Blair de revenir sur les privatisations effectuées par ses prédécesseurs, Livingstone entend utiliser ses pouvoirs pour imposer un frein à ce processus. Sa gestion des transports en commun à Londres est rapidement devenue son cheval de Troie d'autant plus que Livingstone en est un utilisateur quotidien et a souvent ouvertement déclaré sa franche hostilité envers l'automobile.<sup>36</sup> Pendant sa campagne pour le poste de Maire de Londres son objectif déclaré était de réduire la circulation de 15% avant 2010 et il proposait déjà l'idée d'imposer une taxe urbaine à ceux qui circulaient en centre-ville. D'où la *Congestion Charge* qui voit le jour en février 2003. Ceux qui souhaitent pénétrer dans le centre-ville au volant de leur voiture particulière doivent s'acquitter d'une somme forfaitaire de £5, le but étant d'utiliser cette source de financement pour améliorer les transports en commun dans la capitale.<sup>37</sup>

Compte tenu de cette possibilité qu'a la GLA de générer des revenus autres que ceux liés à la fiscalité, les transports en commun lui permettent de peser de tout son poids sur les choix stratégiques du gouvernement central. A plus grande échelle il s'agit d'un service public vital et surtout très visible ce qui lui confère une importance cruciale : les transports en commun à Londres sont, en quelque sorte, la vitrine du niveau d'investissement général dans les services publics. La GLA sait, par conséquent, que l'opinion publique est très sensible aux projets de maintenance et de rénovation des transports surtout depuis qu'une série d'accidents tragiques a mis en évidence la vétusté des chemins de fer. Ce sentiment d'insécurité s'est accru depuis que le réseau national a été partagé entre plusieurs compagnies privées. D'après les premières constatations, non seulement le désengagement de l'État n'a pas amélioré sa fiabilité mais elle pose aussi et surtout des problèmes sur les exigences fondamentales de sécurité. Le fiasco financier de l'extension de la *Jubilee Line* a aussi largement contribué à décrédibiliser le système des transports londoniens. Il va sans dire que le milieu des affaires est aussi très sensible à ces problèmes car il est pénalisé à la fois par les répercussions des mauvais choix financiers sur les marchés et par le nombre de jours de travail perdus à cause de dysfonctionnements dans les transports en commun. Selon Livingstone les transports en commun constituent par delà une entreprise commerciale une sorte de service public citoyen, revêtant ainsi un caractère d'universalité. De ce fait en tant qu'administrateur et utilisateur du réseau londonien le maire est totalement opposé à une résidualisation des services proposés. Autrement dit, s'il est tout à fait légitime de commercialiser les services par le biais d'appels d'offres, le secteur privé ne doit pas tout simplement s'occuper de la partie la plus lucrative en laissant l'Etat se débrouiller pour le reste.<sup>38</sup> La sécurité dans les transports en commun est un très bon exemple de ce mode de fonctionnement et les accidents récents montrent de toute évidence qu'au nom du profit, les règles fondamentales ont été bafouées à plusieurs reprises. Il est très probable que certains accidents auraient pu être évités si l'entretien des voies avait été mieux assuré, et il s'agit là d'une responsabilité qui dépasse les limites du simple service commercialisable.

Le *New Labour*, en revanche, semble être moins frileux quant à la résidualisation des services publics et entend bien impliquer le service privé là où cela peut coûter moins cher pour un résultat soi-disant meilleur. Mais conformément à son manifeste, sa stratégie consiste, dans la gestion des services publics, à proposer des partenariats, la pièce maîtresse du projet, un concept plus séduisant que l'adjudication des contrats qui a fait la réputation des gouvernements conservateurs. Pendant les années 80 on a, en effet, privatisé à tour de bras des pans entiers de certaines industries du secteur public. Le terme « partenariat », en revanche, suppose un rôle plus positif du secteur privé et correspond parfaitement aux exigences lexicologiques de la troisième voie. La privatisation – ou commercialisation – au contraire, est destructrice dans la mesure où elle obéit à la règle simple – au point où celle-ci devient axiomatique – selon laquelle le secteur privé peut tout faire mieux que le secteur public.<sup>39</sup> Dans un pays où le processus de privatisation a depuis longtemps concentré

l'expertise nécessaire pour gérer des services « publics » entre les mains d'acteurs du secteur privé – la Grande-Bretagne par exemple - cette approche peut trouver une certaine légitimité même si des habitudes commerciales ne sont pas une justification en soi. Mais là où le secteur public dispose encore de compétences hors pair - en France par exemple - ce n'est pas le cas.

## Conclusion

Le maire de Londres se fie à l'efficacité lorsque le service répond aux exigences du service citoyen plutôt qu'à des questions de simple rentabilité. Il protège ainsi une certaine éthique du service public et se dresse comme un rempart contre ceux qui souhaiteraient, à la rigueur, s'éloigner de leurs responsabilités à tel point que le lien entre le citoyen et les services publics auxquels il a droit, dans le sens Marshallien du terme, serait inexistant. Comment est-il possible, en effet, de demander des comptes à tel ou tel prestataire de services lorsqu'il est le quatrième, le cinquième voire le sixième maillon dans la chaîne de la commercialisation, lorsque le service a été sous-traité jusqu'à ne plus être visible par celui qui en est responsable ? Dans le commerce, certaines entreprises y parviennent admirablement bien. Elles sont si loin du produit qu'elles vendent que leur activité commerciale se limite à soigner leur image de marque. Il est bien connu que c'est bien plus celle-ci qui fait vendre que la qualité du produit lui-même.

Lorsque le *New Labour* a essayé de convaincre le maire de Londres d'entrer dans le rang et de soigner l'emballage plutôt que le produit, la sanction du candidat Livingstone et de son électorat a été cinglante. Le libéralisme soi-disant « social » du *New Labour* a peut-être investi le terrain politique au point où le consensus sur la recevabilité de ce nouveau paradigme touche les partis de tous bords. A cet égard, dans son livre *Les Évangélistes du Marché*, Keith Dixon dresse un bilan assez pessimiste des années Blair : il ne faut pas être dupe car le *New Labour* n'a pas su contrebalancer le libéralisme « économique » de ses prédécesseurs par son propre libéralisme « civique ». Mais dans sa conclusion il affirme que le gouvernement de Blair, tout comme ses prédécesseurs conservateurs d'ailleurs, aura beau s'acharner contre les services publics version *Old Labour* - si tant est que l'on accepte la distinction entre *New* et *Old Labour* – il y aura toujours suffisamment de partisans des valeurs « collectivistes » pour dénoncer la marchandisation à outrance de ce qui autrefois était considéré comme des droits inaliénables. A la tête de la mairie de Londres, Livingstone fait de la résistance par rapport aux avancées de la pensée unique du néo-libéralisme, et au mois de septembre 2003, à l'issue d'un sondage, on lui a décerné le titre du « *personnage ayant le plus d'autorité dans les services publics en Grande-Bretagne* ». C'est ainsi qu'il pourra continuer depuis *City Hall*<sup>40</sup> d'exercer une influence forte sur le *New Labour* car par delà ses convictions politiques et selon l'un des ministres de Tony Blair « *Ken et le gouvernement, c'est comme un chien et un lampadaire ; il ne sait pas se retenir !* ».

## Bibliographie sommaire:

*A Mayor and Assembly for London: the Government's Proposals for Modernising the Governance of London*, Cm. 3897, octobre 2002.

CARVEL John, *Turn Again Livingstone*, London: Profile Books, 1999.

DIXON Keith, *Les évangélistes du marché. Les intellectuels britanniques et le néo-libéralisme*, Paris : Raisons d'Agir, 1998.



FLYNN Norman, LEACH Steve, VIELBA Carol, *Abolition or Reform: the GLC and the Metropolitan County Councils*, London: Allen & Unwin, 1985.

FORRESTER Andrew, LANSLEY Stewart & PAULEY Robin, *Beyond our Ken*, London, Fourth Estate Ltd, 1985.

<http://www.london.gov.uk/>

SOFER Anne, *The London Left Takeover*, London: Jaguar Press, 1987.

*Streamlining the Cities*, Cmnd. 9063, octobre, 1983.

WHITTON Timothy (ed.), *Le New Labour, rupture ou continuité?*, Presses Universitaires de Rennes, 2000.

<sup>1</sup> Il en va de même pour tous les autres Conseils Métropolitains, *Greater Manchester, Merseyside, South Yorkshire, Tyne and Wear, West Midlands* et *West Yorkshire*.

<sup>2</sup> Mme Thatcher ouvre ainsi la voie à la mise en place de la capitation - la fameuse *Community Charge* ou *Poll Tax* - en Ecosse en 1988 et deux ans plus tard en Angleterre.

<sup>3</sup> Deux jours plus tard François Mitterrand est élu Président de la République française ce qui donne du baume au cœur des élus socialistes de Londres.

<sup>4</sup> *To impose upon this nation a tyranny which the peoples of Eastern Europe yearn to cast aside.*

<sup>5</sup> En effet, les associations d'homosexuels, de minorités ethniques et de défense des droits des femmes se multiplient. L'association *Babies Against the Bomb* (d'après un groupe de mamans engagées dans la lutte pour le désarmement nucléaire et qui assistaient aux réunions accompagnées de leurs bambins) est sans aucun doute celle qui eut le plus de succès dans la presse écrite.

<sup>6</sup> Surtout lorsqu'il refusa une invitation pour assister au mariage de Diana avec le Prince Charles.

<sup>7</sup> Suite à un attentat particulièrement sanglant et le refus de Livingstone de condamner l'IRA, la presse populaire lui donne l'étiquette infamante de « l'homme le plus détestable de la Grande-Bretagne » (*the most odious man in Britain*).

<sup>8</sup> *London Transport* est à l'époque l'organisme chargé d'organiser les transports en commun à Londres.

<sup>9</sup> A Londres, une partie de l'impôt local versé par chaque contribuable à sa municipalité revient au GLC et lui permet de financer ses projets « supra-municipaux ».

<sup>10</sup> *Law Lords*.

<sup>11</sup> On estime, par exemple, que la campagne destinée à s'opposer à la décision de la Cour Suprême a coûté £300000.

<sup>12</sup> En effet, où est la frontière entre l'investissement de fonds publics dans des services publics et dans une campagne qui vise à les améliorer mais qui a aussi des objectifs politiques ? Il en va de même pour les emplois proposés aux militants travaillistes au GLC.

<sup>13</sup> Après 1998, lors de la campagne d'investiture des candidats du *New Labour* à la Mairie de Londres, Livingstone revendique de nouveau le droit de faire respecter les engagements dans le manifeste travailliste. Cela lui vaudra de ne pas être choisi et l'obligera à se porter candidat indépendant.

<sup>14</sup> *The Labour Party is the Party of division. In its present form it represents a threat to the democratic values and institutions on which our parliamentary system is based. The Greater London Council is typical of this new, modern, divisive version of socialism. It must be defeated. So we shall abolish the GLC.*

<sup>15</sup> En même temps un sondage MORI montrait que, dans l'ensemble, les londoniens étaient plutôt satisfaits de la gestion de la capitale par le GLC. 61% des sondés ne souhaitaient pas l'abolition du GLC.

<sup>16</sup> Le sens de ce slogan est d'inviter les londoniens à refuser l'abolition du GLC car elle les privera d'une opportunité de s'exprimer.

<sup>17</sup> Entre octobre 1983 et mars 1985, le GLC dépense £14millions pour lutter contre l'abolition. En 1984, vu le succès remporté par la campagne, l'agence de publicité du GLC, Boase Massimi Pollitt, se voit décerner un prix par l'industrie de la publicité.

<sup>18</sup> En 1984, lors d'un match de football entre l'équipe d'Angleterre et celle de Roumanie disputé à Bucarest, les banderoles du GLC sont parfaitement visibles derrière les deux buts.

<sup>19</sup> A l'origine, les conservateurs avaient l'intention de ne pas organiser d'élections en 1985 et de nommer des conseillers des différentes municipalités pour assurer la gestion des affaires courantes pendant cette année de transition. Cette défaite fut à l'origine d'une bannière de plus sur la façade de County Hall, bannière sur laquelle on pouvait lire « Merci les Pairs d'avoir sauvé la démocratie à Londres » (*Peers, thank you for saving London's democracy*).

<sup>20</sup> *Hansard*, 11 avril 1984, cols 402-484.

<sup>21</sup> Voir Coopers and Lybrand, *The Financial Implications of the Proposed Abolition of the GLC*, London, Report commissioned by the GLC, 1985.

<sup>22</sup> La Gauche "givrée".

<sup>23</sup> Un peu comme les maires des grandes villes aux États-Unis.

<sup>24</sup> Au début le candidat préféré des londoniens était Richard Branson, le très médiatique PDG de Virgin et, par ailleurs, adepte de records de distance en montgolfière.

<sup>25</sup> Rapidement surnommé « Dobbo » ce qui en dit long sur le sérieux avec lequel on considère sa candidature dans les rangs même des travaillistes.

<sup>26</sup> « *Labour plans a new public/private partnership to improve the Underground, safeguard its commitment to public interest and guarantee value for money to taxpayers and passengers.* »

<sup>27</sup> A ce sujet dans son manifeste Livingstone dit « Si les candidats et les choix politiques peuvent être imposés par les instances dirigeantes du Parti, à ce moment là la décentralisation ne rime à rien » (*If candidates and policies can be imposed centrally then devolution will mean nothing*).

<sup>28</sup> On a un peu l'impression de revivre ce qui s'est passé au Pays de Galles lorsque Tony Blair a voulu imposer son candidat malgré le soutien évident de l'opinion publique pour quelqu'un d'autre.

<sup>29</sup> Les candidats sont : Geoffrey Ben-Nathan (*Pro-motorist, small shop*), Geoffrey Clements (*Natural Law Party*), Frank Dobson (*Labour*), Ram Gidoomal (*Christian People's Alliance*), Damian Hockney (*UK Independence Party*), Darren Johnson (*Green*), Susan Kramer (*Liberal Democrat*), Ken Livingstone (*Independent*), Michael Newland (*British National Party*), Steven Norris (*Conservative*), Ashwinkumar Tanna (*Independent*).

<sup>30</sup> Le désir excessif de contrôler toutes les affaires du Parti depuis le centre.

<sup>31</sup> Ce qui est stipulé par ailleurs dans le livre blanc des travaillistes : « *Nous nous attendons à ce que le Maire soit un personnage très en vue qui saura parler haut et fort pour les londoniens et qui sera écouté* » (We expect the Mayor to become a high profile figure who will speak out on London's behalf and be listened to), *A Mayor and Assembly for London : the Government's proposals for Modernising the Governance of London*, Cm 3897, Mars, 1998, paragraphe 1.12. Le poste semble avoir été taillé sur mesure pour Livingstone.

<sup>32</sup> Le maire est responsable du groupe de la GLA qui comprend l'assemblée elle-même, *Transport for London*, la *London Development Agency*, la *Metropolitan Police Authority* et la *London Fire and Emergency Planning Authority*. La *London Development Agency* s'occupe essentiellement de l'urbanisme. Le Ministre de l'Intérieur veille à ce que le budget octroyé à la fois par le gouvernement central et la mairie de Londres à la *Metropolitan Police Authority* soit suffisant pour assurer un niveau de service de bonne qualité. Il en va de même pour la *London Fire and Emergency Planning Authority* qui est sous la tutelle du Ministre des Transports.

<sup>33</sup> Hormis les plus fantaisistes comme celui par exemple de l'ex-chanteur des Sex Pistols qui préconisait la mise en place de maisons closes en face du Parlement et la légalisation du cannabis dans la capitale. Une perception somme toute assez pittoresque des services publics !

<sup>34</sup> *The worst scum of modern capitalism.*

<sup>35</sup> *The Observer*, 17/12/200.

<sup>36</sup> Dans son manifeste Livingstone déclare qu'il n'y aura pas de parc d'automobiles avec chauffeurs attaché à la Mairie de Londres. Les élus se serviront des transports en commun et pourront ainsi prendre la mesure du travail à accomplir.

<sup>37</sup> Il existe bien entendu un système de dérogations pour les taxis, ambulances, véhicules pour handicapés etc.

<sup>38</sup> En anglais, on appelle cette pratique *cherry-picking*.

<sup>39</sup> Ceux qui ont lu le rapport de Philippe Douste Blazy consacré aux services publics en France publié en juin 2003 se souviendront que sa conclusion consistait à dire que les services publics ne sont de toutes les manières pas à la hauteur et il faut les remplacer par le secteur privé. Pour lui cela tombe sous le sens alors que préconiser que l'on améliore les services publics n'est pas une option.

<sup>40</sup> Le nouveau bâtiment - conçu par le célèbre Norman Foster - qui abrite les services administratifs de la mairie de Londres.



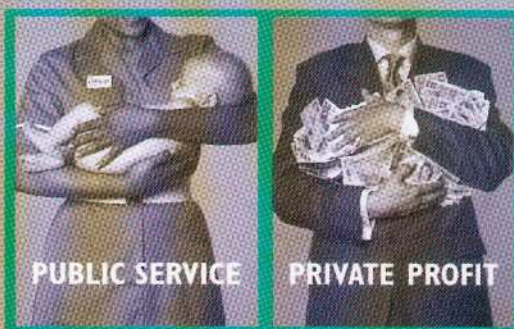
## Les Services publics britanniques

Depuis plusieurs années, la question des services publics est au cœur des débats qui agitent l'opinion et constitue un enjeu politique majeur au Royaume-Uni. Il ne se passe en effet guère de mois sans que la presse n'évoque pêle-mêle les listes et délais d'attente dans les hôpitaux, la vétusté et la dangerosité des transports en commun, le problème de l'évaluation des établissements scolaires ou celui des droits d'inscription universitaires. Dans l'opinion britannique, un large consensus se dégage aujourd'hui pour admettre le retard pris par le pays en matière d'investissement, stigmatiser la qualité médiocre des services publics, et appeler à des changements profonds en vue d'une amélioration durable de leur fonctionnement. La classe politique rivalise de propositions et d'engagements volontaristes sur ce thème porteur, et le gouvernement de Tony Blair a fait de la modernisation des services publics l'enjeu prioritaire de son second mandat.

Cet ouvrage dresse un état des lieux vaste et sans concessions des services publics britanniques. Il explore en détail les évolutions en cours dans la plupart des secteurs-clés (enseignement, santé, transports, services locaux et de proximité...), analyse les enjeux de société sous-jacents, ainsi que les idéologies qui légitiment les réformes entreprises depuis une vingtaine d'années.

Faisant suite à un colloque international organisé en 2003 à l'université du Sud Toulon-Var et écrit par des spécialistes reconnus de la politique britannique, cet ouvrage s'adresse prioritairement aux étudiants d'anglais (filières LCE et LEA) et de science politique. Mais il intéressera également un public plus large, désireux de s'informer sur un thème d'actualité qui dépasse très largement le cadre britannique et auquel l'ensemble des pays de l'Union européenne fait aujourd'hui écho.

**Gilles Leydier est professeur à l'université du Sud Toulon-Var, où il enseigne la civilisation britannique. Il est l'auteur de plusieurs ouvrages et articles de recherche touchant aux institutions, aux idéologies et à la vie politique contemporaine au Royaume-Uni.**



En couverture : Affiche de la campagne  
« Keep public services public »  
du syndicat GMB (2002).

Ci-dessus : Affiche de la campagne  
« Public service, private profit »  
du syndicat Unison (2003),

(avec les aimables autorisations  
de GMB et de Unison).

Hokus & Pokus